VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ**
(NR 219)
z dnia 4 lipca 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 219)

4 lipca 2018 r.

Komisja do Spraw Unii Europejskiej, obradująca pod przewodnictwem posła **Lecha Kołakowskiego (PiS)**, zastępcy przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

I. w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa (16 lipca 2018 r.) w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach (COM(2016) 605, 786, COM(2017) 294, COM(2018) 392, 393, 394);

II. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ograniczenia wpływu niektórych produktów z tworzyw sztucznych na środowisko (COM(2018) 340 – wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska Rzeczypospolitej Polskiej;

III. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (COM(2018) 274 – wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska Rzeczypospolitej Polskiej;

IV. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniający rozporządzenie (UE) 2018/858 oraz uchylający rozporządzenia (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 (COM(2018) 286 – wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska Rzeczypospolitej Polskiej;

V. w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosek w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2018) 277 – wersja ostateczna) i odnoszący się do niego projekt stanowiska Rzeczypospolitej Polskiej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Chodkiewicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Sławomir Mazurek** podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska

wraz ze współpracownikami, **Ryszard Zarudzki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Artur Zaniewski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Spraw Międzynarodowych, **Paweł Witecki** specjalista ds. kontaktów zagranicznych w BSM, oraz **Tomasz Jaroszyński**, **Jacek Krzak** – eksperci z Biura Analiz Sejmowych.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji do Spraw Unii Europejskiej. Stwierdzam kworum. Witam serdecznie wszystkich obecnych członków Komisji, panów ministrów oraz towarzyszące im osoby.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek obrad.

Przechodzimy do pkt I, który przewiduje rozpatrzenie w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. o współpracy Rady Ministrów z Sejmem i Senatem w sprawach związanych z członkostwem Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej informacji o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych UE na posiedzeniu Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa 16 lipca 2018 r. w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach.

Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Ryszarda Zarudzkiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska rządu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Ryszard Zarudzki:

Wysoka Komisjo, panie przewodniczący, szanowni państwo, pierwsza sprawa to wstępna lista punktów A do przyjęcia bez dyskusji podczas posiedzenia Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniu 16 lipca 2018 r. Na tej liście znajdują się następujące dokumenty o charakterze legislacyjnym: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zintegrowanych statystyk rolnych oraz uchylające rozporządzenia WE/1166/2008 i UE/1337/2011 (COM(2016) 786), które pozostaje w kompetencji Głównego Urzędu Statystycznego, Rozporządzenie o europejskim programie rozwoju przemysłu obronnego (COM(2017) 294), pozostające w kompetencji Ministerstwa Obrony Narodowej, Rozporządzenie finansowe dotyczące Omnibus (COM(2016) 605), pozostające w kompetencji Ministerstwa Finansów. Polska popiera przyjęcie wymienionych rozporządzeń. Powyższe dokumenty zostały zaopiniowane przez Wysoką Komisję. To tyle odnośnie pierwszego punktu.

Punkt drugi obejmuje wstępną agendę posiedzenia Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniu 16 lipca br. Przewiduje się przeprowadzenie dyskusji na temat dokumentów legislacyjnych dotyczących reformy wspólnej polityki rolnej po 2020 r., które znajdują się w kompetencji Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Chodzi o projekty trzech rozporządzeń. Pierwszy z nich dotyczy planów strategicznych sporządzanych przez państwa członkowskie, drugi – finansowania wspólnej polityki rolnej, a trzeci organizacji rynków produktów rolnych. Są to dokumenty o sygnaturach COM(2018) 392, 393 i 394.

Szanowni państwo, wstępna ocena całego pakietu legislacyjnego dotyczącego wspólnej polityki rolnej po roku 2020 została zaprezentowana na posiedzeniu Wysokiej Komisji w dniu 14 czerwca br. przez pana ministra Jacka Boguckiego, sekretarza stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, w związku z posiedzeniem Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa, które odbyło się 18 czerwca 2018 r. W trakcie tamtej Rady doszło do pierwszej wymiany poglądów na temat propozycji legislacyjnych Komisji Europejskiej dotyczących przyszłej wspólnej polityki rolnej po roku 2020.

Na nadchodzącym posiedzeniu Rady jest przewidziana dyskusja ministrów rolnictwa na temat oceny propozycji Komisji dotyczących zmian we wspólnej polityce rolnej po 2020 r. Chodzi o ustalenie, czy przedłożone propozycje odpowiadają na zgłaszaną potrzebę uproszczenia i większej subsydiarności we wdrażaniu wspólnej polityki rolnej. Jeśli chodzi o nasze stanowisko w tej sprawie, to w opinii rządu RP potrzeba wprowadzenia rzeczywistych uproszczeń zarówno dla rolników, jak i administracji powinna być jednym z kluczowych celów zmian we wspólnej polityce rolnej. Myślę, że co do tego wszy-

scy się zgadzamy. W tym kontekście z zadowoleniem można odnotować umożliwienie dalszego stosowania systemu płatności bezpośrednich niezwiązanego z uprawnieniami do płatności. Zdanie brzmi skomplikowanie, ale w gruncie rzeczy chodzi o utrzymanie systemu SAPS. Dla nas jest to bardzo ważne, o wiele bardziej niż uwarunkowania historyczne.

Druga sprawa, jaką przyjmujemy z zadowoleniem, to uproszczenia w zakresie systemu oznaczeń geograficznych. Wątpliwości budzi jednak to, czy część innych rozwiązań proponowanych przez Komisję Europejską faktycznie przyczyni się do wprowadzenia uproszczeń. Komisja proponuje m.in., aby w ramach uproszczeń przekazać państwom członkowskim kompetencje do dofinansowania i realizacji polityk wspierania rolnictwa i rozwoju obszarów wiejskich, ale z drugiej strony przedłożone propozycje legislacyjne wskazują bardzo konkretne nowe rozwiązania, głównie o charakterze instytucjonalno-systemowym, które są niezbędne do faktycznej realizacji wsparcia. Wstępna ocena propozycji Komisji nie daje jednoznacznej wskazówki, do jakiego stopnia pozostawienie elastyczności dla państw członkowskich można rzeczywiście traktować jako element uproszczenia, a na ile może to powodować problemy w praktycznym wdrażaniu i realizacji wsparcia. To pierwsza kwestia.

Kolejna kwestia. Szanowni państwo, przedstawione propozycje prawne przesuwają odpowiedzialność i obciążenia z poziomu unijnego na poziom krajów członkowskich. Uzasadnia się to zwiększeniem subsydiarności. Naszym zdaniem takie przesunięcie zwiększy raczej obciążenie administracyjne dla państw członkowskich – jesteśmy o tym przekonani – i wymagać będzie zaangażowania nowych zasobów, także kadrowych. Oprócz tego należy się spodziewać wydłużenia procesu uzgodnień planu strategicznego w ramach wspólnej polityki rolnej oraz poważnego prawdopodobieństwa wystąpienia ryzyka błędu i co za tym idzie – dalszego komplikowania tej polityki. Nie znaczy to oczywiście, że nie popieramy krajowego planu strategicznego jako nowego sposobu podejścia. Popieramy, jak najbardziej, tyle że kierunkowo uważamy, iż jest to dobry sposób, ale na przyszłość. Mamy szereg obaw co do szczegółów, jeśli chodzi o funkcjonalne rozwiązania związane z wdrażaniem krajowego planu strategicznego.

Polska podtrzymuje stanowisko, że najbardziej drażliwe są kwestie finansowe związane z propozycjami Komisji. Realne cięcia budżetu przeznaczonego na wspólną politykę rolną okazują się być znacznie większe, niż to przedstawia Komisja w oficjalnym przekazie. Dodatkowo proponowane przez Komisję rozwiązania dla dalszego wyrównania płatności bezpośrednich są dla nas zdecydowanie niewystarczające. W połączeniu z cięciami koperty na II filar wspólnej polityki rolnej powoduje to, iż finansowa strona zaproponowanej reformy jest niezwykle trudna do przyjęcia. Pełna ocena skutków regulacji zostanie przedstawiona w stanowisku rządu do propozycji prawnych COM(2018) 392, 393 i 394, czyli do wymienionych przeze mnie na wstępie trzech projektów rozporządzeń związanych z wdrażaniem wspólnej polityki rolnej, które są obecnie na ostatnim etapie opracowania. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Nie widzę. Stwierdzam, że **Komisja rozpatrzyła informację o stanowisku, jakie Rada Ministrów ma zamiar zająć podczas rozpatrywania projektów aktów prawnych Unii Europejskiej na posiedzeniu Rady ds. Rolnictwa i Rybołówstwa w dniu 16 lipca 2018 r. w związku z zasięgnięciem opinii Komisji w tych sprawach w trybie art. 11 ust. 1 ustawy z dnia 8 października 2010 r. Komisja postanowiła nie zgłaszać uwag do dokumentów o sygnaturze COM(2016) 605 i 786 oraz COM(2017) 294, natomiast w stosunku do dokumentów o sygnaturze COM(2018) 392, 393 i 394 Komisja postanowiła nie zajmować stanowiska.** Czy jest sprzeciw wobec takiej konkluzji? Nie widzę. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt I. Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Czy jest już z nami pan minister Sławomir Mazurek? Widzę, że pan minister dotarł. Doskonale. Przechodzimy do pkt II, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europej-

skiego i Rady w sprawie ograniczenia wpływu niektórych produktów z tworzyw sztucznych na środowisko (COM(2018) 340 – wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Rząd w tej sprawie reprezentuje pan minister Sławomir Mazurek, podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska rządu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Sławomir Mazurek:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, Komitet do Spraw Europejskich przyjął stanowisko polskiego rządu do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ograniczenia wpływu niektórych produktów z tworzyw sztucznych na środowisko. Głównym celem projektu tej dyrektywy jest zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska morskiego odpadami powstałymi z produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych oraz narzędzi połowowych zawierających tworzywa sztuczne. Dyrektywa ma zapewnić wsparcie dla innowacyjnych rozwiązań w zakresie nowych modeli działalności gospodarczej, produktów wielorazowego użytku oraz alternatywnych produktów jednorazowego użytku.

Rząd polski zgadza się z założeniem, że należy ograniczyć wpływ niektórych produktów z tworzyw sztucznych na środowisko, niemniej jednak konieczne jest dogłębne przeanalizowanie listy produktów, które miałyby zostać objęte nową regulacją. Rozwiązaniem, które budzi wątpliwości, jest na przykład zobowiązanie państw członkowskich do osiągnięcia znacznego ograniczenia stosowania na swoim terytorium produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych – chodzi o opakowania na żywność oraz kubki na napoje. Pojęcie znacznego ograniczenia nie zostało zdefiniowane wystarczająco jasno. Oprócz tego wątpliwe jest także wprowadzenie rozszerzonej odpowiedzialności producenta w odniesieniu do produktów wymienionych w części E, tzn. opakowań na żywność, paczek i owijaków zawierających żywność, pojemników na kubki i napoje oraz wyrobów tytoniowych – chodzi o papierosy z filtrem, a konkretnie o wspomniane filtry, a także nawilżanych chusteczek, balonów oraz lekkich plastikowych toreb na zakupy. W tym ostatnim przypadku realizujemy już odpowiednie zalecenia, a jeśli chodzi o balony, wyjaśniam, że problemem nie są same balony, ale patyczki, do których jest mocowany balon.

W odniesieniu do ograniczenia w zakresie wprowadzania do obrotu produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych stanowisko rządu jest pozytywne, jednak dalszej analizy wymaga lista produktów wymieniona w części B załącznika. Pozytywna jest także nasza opinia na temat oznakowania niektórych produktów, zawierającego informację o unieszkodliwianiu odpadów, o negatywnych skutkach zaśmiecania i nieodpowiednich metodach unieszkodliwiania lub o obecność w produkcie tworzyw sztucznych.

W stanowisku rządu Rzeczypospolitej Polskiej zostało wskazane, że na społeczeństwo będą bezpośrednio oddziaływać przepisy zakazujące wprowadzania do obrotu niektórych produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych. W wyniku wejścia projektowanej dyrektywy w życie część produktów zostałby wyeliminowana z obrotu lub zastąpiona zamiennikami wytwarzanymi z innych materiałów. Uważamy, że w związku ze zmianą procesu produkcyjnego zamienniki mogą, ale nie muszą okazać się droższe od produktów wykonanych z tworzyw sztucznych. Polski rząd wskazał również na to, że wszystkie mechanizmy zaproponowane w projekcie dyrektywy oddziałują na przedsiębiorców wprowadzających do obrotu produkty wymienione w załącznikach oraz na producentów narzędzi połowowych.

Szanowni państwo, niejako na marginesie dopowiem jeszcze, że 4 lipca 2018 r., czyli dokładnie dziś, zaczyna tykać zegar implementacji transpozycji do polskiego prawa tzw. pakietu odpadowego, który zmieni dyrektywy odpadowe dotyczące gospodarki obiegu zamkniętego. Po dość długim procesie negocjacji związanym z przygotowaniem się do wdrożenia gospodarki obiegu zamkniętego mamy teraz ten dokument, do którego przedstawiłem stanowisko rządu. Można powiedzieć, że nastąpiło dodatkowe przyspieszenie w tej dziedzinie. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Sprawozdawcą Komisji do tego dokumentu jest pan poseł Paweł Bejda. Bardzo proszę pana posła o zabranie głosu.

Poseł Paweł Bejda (PSL-UED):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, nieustannie ilość odpadów, które trafiają do mórz i oceanów, rośnie w zastraszającym tempie. Wywiera to bezpośrednio bardzo szkodliwy wpływ na ekosystemy, różnorodność biologiczną oraz zdrowie ludzi. Materiał, który trafia do mórz i oceanów, mógłby zostać ponownie wprowadzony do obrotu gospodarczego, o ile zostałby poddany właściwemu recyklingowi. Tak się nie dzieje. Skutek jest taki, że tracimy na własne życzenie wartościowy surowiec. Przeprowadzone badania dotyczące produktów jednorazowego użytku, które są wyrzucane do wody, pokazują, że stanowią one około połowy wszystkich odpadów, jakie są wyrzucane na europejskie plaże, przynajmniej na te, na których prowadzono badania. Chodzi o łączną ilość odpadów, które morze wyrzuciło na brzeg. Poza wspomnianym wcześniej szkodliwym oddziaływaniem tworzyw sztucznych tego rodzaju odpady wywierają negatywny wpływ także na turystykę, rybołówstwo i żeglugę. Do obecnej sytuacji doprowadził fakt powszechnego dostępu wyrobów z tworzyw sztucznych dla konsumentów oraz brak odpowiednich środków zachęcających do zbierania i skutecznego unieszkodliwiania odpadów. Istnieje niewystarczająca infrastruktura zajmująca się przetwarzaniem tych odpadów.

Problem z odpadami morskimi nie stanowi indywidualnej kwestii jednego państwa lub grupy państw, ale jest to poważny problem o charakterze transgranicznym. Można mu skutecznie przeciwdziałać jedynie wtedy, kiedy wszyscy działają wspólnie. Tylko wtedy, działając kompleksowo i na szeroką skalę, jesteśmy w stanie ograniczyć i zmniejszyć omawiane zjawisko.

Parlament Europejski i Rada postawiły sobie za cel wprowadzenie odpowiednich przepisów, które będą podstawą prawną zapobiegania zanieczyszczeniu środowiska morskiego przez produkty jednorazowego użytku zawierające tworzywa sztuczne oraz przez narzędzia połowowe zawierające te same tworzywa. Jest to wsparcie dla nowych, innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie recyklingu, nowych modeli działalności gospodarczej tworzących produkty wielorazowego użytku. Ma to również za zadanie promowanie produktów powstających z materiałów biologicznych, tzw. nowoczesną biogospodarkę.

Zgodnie z projektem dyrektywy w punkcie dotyczącym butelek na napoje będzie ona miała bezpośredni wpływ na poziom zbierania tych butelek i na jakość zebranego materiału oraz na jego późniejszy recykling. Zwiększy się także zawartość materiałów powtórnie użytych w produktach.

Rząd się sprzeciwia – i bardzo dobrze – narzuceniu państwom członkowskim obowiązującego zapisu zwrotu kaucji depozytowej dla opakowań. W art. 9 projektu dyrektywy znajduje się zapis, że państwa mogą m.in. ustanowić system zwrotu kaucji, a zatem nie jest to działanie obligatoryjne. Nie ma potrzeby ustanawiania dodatkowych wymagań dotyczących rozszerzonej odpowiedzialności producenta w odniesieniu do załącznika E, ponieważ dla wielu produktów w nim wymienionych taki obowiązek już istnieje, choćby w postaci obowiązku odzysku, w tym z odpadów opakowaniowych.

Termin wdrożenia przepisów dyrektywy na rynki poszczególnych państw, który jest określony na dwa lata, jest stanowczo zbyt krótki, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę zmiany zaproponowane w dyrektywie. Propozycja wydłużenia tego okresu do czterech lat jest w pełni uzasadniona. Pozwoli to na pełne i kompleksowe wdrożenie nowych przepisów. Najbardziej oddziałującym na przedsiębiorców będzie zakaz wprowadzania do obrotu produktów zawierających tworzywa sztuczne wymienione w załączniku B omawianej dyrektywy. Chodzi o takie produkty jak: sztućce, talerze, słomki, patyczki higieniczne itd. W tej sytuacji konieczne będzie zmodyfikowanie dotychczasowego procesu produkcji w taki sposób, żeby do wytwarzania wymienionych produktów były używane alternatywne materiały.

Proponowana dyrektywa jest także próbą rozwiązania ważnego dla ekosystemów morskich problemu zagubionych lub porzuconych sieci połowowych. Niekontrolowane i bezproduktywne połowy tych sieci utrzymują się na poziomie 20% normalnej wydajność połowowej nawet przez dwadzieścia lat od momentu ich utraty. Powoduje to zachwianie stabilności stad ryb, co przynosi straty ekonomiczne i ekosystemowe dla całej gospodarki rybackiej. Proponuje się wprowadzenie systemu rozszerzonej odpowiedzialności, który miałby za zadanie obciążenie producenta kosztami odbierania tych narzędzi dostarcza-

nych przez rybaków do odpowiednich portowych urządzeń odbiorczych i ich przetwarzania oraz kosztami rozpowszechniania wśród rybaków informacji na temat zagrożeń i skutków, jakie niosą ze sobą porzucone lub zagubione sieci rybackie. Zapisy stanowią jednak tylko o działaniu na lądzie, a nie o kosztownych poszukiwaniach i wydobywaniu sieci zagubionych w morzu. Wysokie koszty nie zachęcają rybaków do odzyskiwania zagubionych sieci, a jednocześnie brak jest zapisów, które mogłyby taką zachętę stanowić, chociażby w postaci informacji o zwrocie kaucji w przypadku oddania zniszczonych sieci przy zakupie nowych.

Dyrektywa wymaga implementacji na poziomie ustawodawczym. W swoim zamyśle ma na celu zapobieganie powstawaniu i ograniczenie ilości odpadów morskich z produktów jednorazowego użytku z tworzyw sztucznych oraz narzędzi połowowych. Jest to zgodne z programem ochrony ekosystemów wodnych prowadzonym przez Polskę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Nie widzę. Czy pan minister chciałby się odnieść do wystąpienia posła sprawozdawcy? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MŚ Sławomir Mazurek:

Dziękuję, panie przewodniczący. Pozwolę sobie tylko zwrócić uwagę, że stoi przed nami duże zadanie związane z gospodarką obiegu zamkniętego. Będzie to wielkie wyzwanie i mam nadzieję, że będziemy w tym zakresie efektywnie współpracować z Wysoką Komisją. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Wysoka Komisjo, proponuję przyjęcie następującej konkluzji: **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. dokument o sygnaturze COM(2018) 340 – wersja ostateczna oraz odnoszący się do niego projekt stanowiska rządu. Komisja podzieliła stanowisko rządu odnoszące się do tego dokumentu.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła powyższą konkluzję. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt II.

Przechodzimy do pkt III, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (COM(2018) 274 – wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska rządu. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Marka Chodkiewicza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Komisja Europejska podjęła inicjatywę wprowadzenia zmian w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Ich celem jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń, które zdarzają się w sieci drogowej Unii. Ma się to dokonać poprzez poprawienie poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.

Osiągnięcie podanych celów ma nastąpić poprzez: ustanowienie obowiązku przejrzystości i monitorowania procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury; wprowadzenie oceny dróg obejmującej całą sieć drogową objętą zakresem dyrektywy, systemowej i proaktywnej procedury odwzorowania ryzyka w celu oceny wewnętrznego bezpieczeństwa dróg w całej Unii Europejskiej; rozszerzenie zakresu dyrektywy poza transeuropejską sieć transportową, tzw. TEN-T, w celu objęcia nią autostrad i dróg głównych znajdujących się poza siecią oraz wszystkich dróg poza obszarami miejskimi budowanych w całości lub w części z wykorzystaniem środków Unii; określenie ogólnych wymagań eksploatacyjnych dla oznakowania poziomego i oznakowania pionowego w celu ułatwienia upowszechniania współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych systemów mobilności; ustanowienie obowiązku systemowego uwzględniania niechronionych użytkowników drogi we wszystkich procedurach zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego.

O ile kierunek proponowanych zmian co do zasady jest słuszny, należy zauważyć, że projektowana dyrektywa znacznie rozszerza zakres przedmiotowy regulacji poza transeuropejską sieć transportową. Oznacza to, że obowiązek stosowania przepisów dyrektywy, a więc przewidzianych w niej przepisów, zostaje rozszerzony na wszystkie autostrady i drogi główne znajdujące się poza transeuropejską siecią transportową, stanowi o tym art. 1 ust. 2 dyrektywy, oraz drogi publiczne poza obszarami miejskimi, które powstały w całości lub w części ze środków pochodzących z funduszy unijnych, zgodnie z art. 1 ust. 3 dyrektywy. Rozszerzenie zakresu przedmiotowego wiąże się z rozszerzeniem katalogu podmiotów o samorządowych zarządców dróg, którzy będą zobligowani do stosowania procedur określonych w dyrektywie, m.in. w zakresie kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego i przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W związku z tak znaczącym rozszerzeniem zakresu dyrektywy pojawiają się wątpliwości dotyczące zakresu dróg, na których obligatoryjnie należy stosować wprowadzane przepisy. Zgodnie z art. 2 pkt 2b dyrektywy droga główna została zdefiniowana jako droga, która nie jest autostradą, ale łączy główne miasta lub regiony bądź główne miasta i regiony i jest zdefiniowana jako droga główna na mapie utworzonej w ramach projektu EuroRegionalMap opracowanej przez agencję ds. kartografii i geodezji państw europejskich.

Ministerstwo Infrastruktury będzie dążyć do tego, aby rozszerzony o drogi główne zakres przedmiotowy dyrektywy obejmował drogi krajowe, z wyłączeniem dróg zarządzanych przez administrację samorządową. W Polsce będzie to obejmowało wszystkie autostrady, drogi ekspresowe i pozostałe drogi krajowe zarządzane przez administrację rządową, tzn. Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Rozszerzenie dyrektywy na drogi samorządowe oraz drogi krajowe w miastach na prawach powiatu spowoduje wzrost kosztów zarządzania drogami przez zarządców samorządowych, zarządy województw, zarządy powiatów, wójtów, burmistrzów i prezydentów miast na prawach powiatu. Przyczyni się także do wzrostu wydatków z budżetu państwa. Prowadzenie przez prezydentów miast na prawach powiatu klasyfikacji odcinków dróg ze względu na koncentrację śmiertelnych wypadków oraz ze względu na bezpieczeństwo sieci drogowej na drogach krajowych należących do sieci TEN-T jest obecnie finansowane w granicach miast na prawach powiatu ze środków budżetu państwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Sprawozdawcą Komisji do tego dokumentu jest pan poseł Sławomir Zawiślak. Proszę pana posła o zabranie głosu.

Poseł Sławomir Zawiślak (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pan minister dokładnie określił cel dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady, nie będę tych rzeczy powtarzał, a jedynie dodam, iż przedłożony dokument stanowi element składowy trzeciej części inicjatyw legislacyjnych strategii „Europa w ruchu”, której celem jest osiągniecie bezpieczniejszej i bardziej dostępnej mobilności w Europie. Takie założenie jest oczywiście jak najbardziej uzasadnione. Dobre i bezpieczne drogi to wartość sama w sobie, dzięki której łatwiej chronić ludzkie życie. Z drugiej strony stan dróg to niezwykle ważna kwestia, jeśli chodzi o rozwój gospodarczy danego regionu. Z dwóch wymienionych powodów, na czele z tym pierwszym, warto tego rodzaju inicjatywy wdrażać i popierać. Tzw. wizja zero, czyli niemal całkowite wyeliminowanie śmiertelnych ofiar na drogach, której osiągnięcie założyła sobie Komisja Europejska do 2050 r., raczej się nie ziści, ale im bardziej zbliżymy się do tego celu, tym lepiej dla wszystkich.

Przykłady, jak to działa, widać najlepiej na naszym krajowym rynku. Śmiertelność ofiar wypadków systematycznie spada. Dzieje się tak w znacznej mierze dzięki staraniom podmiotów administrujących drogami. Wszelkie działania w tym zakresie są warte zauważenia i pochwały.

Cele, do których zmierzamy, zostały wymienione w dokumencie. Nie ma sensu ich powtarzać. W tej chwili chciałbym się odnieść do stanowiska rządu. W mojej ocenie nie mogło ono być inne. Kierunkowo rząd zdecydowanie popiera inicjatywę Komisji Europejskiej zmierzającą w kierunku zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych

na drogach Unii oraz do poprawy stanu infrastruktury drogowej. Cenię sobie bardzo fakt, że polski rząd zwrócił uwagę na kilka kwestii, które przy okazji rozpatrywanego dokumentu wymagają dodatkowego wyjaśnienia. Są one dokładnie przedstawione w dostarczonych materiałach. Pan minister wymienił najważniejsze zagadnienia w swoim wystąpieniu. Do tej pory przepisy obowiązujące na terenie Europy dotyczyły tylko dróg wchodzących w skład transgranicznej sieci drogowej. Obecnie ich zakres zostaje bardzo poszerzony, a w przypadku Polski obejmuje nawet te obszary, które dotychczas znajdowały się poza administracją rządową, czyli zarządem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – chodzi o drogi pozostające w gestii samorządów. Niektóre kwestie wymagają w tym obszarze dodatkowego wyjaśnienia.

Biuro Analiz Sejmowych zwraca w swojej opinii uwagę na koszty, ale nie tylko. Nie ma wątpliwości, że ochrona ludzkiego życia wymaga nakładów oraz zmiany prawa, ale uważam, że dobrze się stało, iż strona polska pewne kwestie zauważa i publicznie je przedstawia. W opinii BAS znajduje się na przykład zapis, że wymogi w zakresie oznakowania określi Komisja w drodze aktu delegowanego. Jeżeli tak, to oczywiście musimy mieć jakiś wpływ na działania i to nie tylko z tytułu ich kosztochłonności, ale również ze względu na konieczność dostosowania zakresu tych działań do specyfiki i przepisów naszego kraju. Biuro Analiz Sejmowych zwraca uwagę, że na przykład Szwecja określiła ten akt prawny jako naruszający zasadę pomocniczości. Nie twierdzę, że tak rzeczywiście jest, ale jako poseł sprawozdawca chcę podkreślić, że z zadowoleniem przyjmuję deklarację rządu, iż będzie on dążył do wzmocnienia roli państw członkowskich w procesie decyzyjnym, a co za tym idzie uwzględnienia procedury wydawania aktów wykonawczych w miejsce aktów delegowanych przyjmowanych przez Komisję. Rozumiem, że zmierza to do zwiększenia uprawnień państw narodowych. Cenna jest także uwaga BAS mówiąca o tym, że zakres zmian może nieść ze sobą znaczne koszty i dobrze byłoby, aby Komisja Europejska wskazała źródła ich finansowania. Działania są potrzebne, ale ich realizację muszą zabezpieczać odpowiednie środki z budżetu Unii. Z punktu widzenia naszych interesów ma to istotne znaczenie. Nie należy oczywiście zapominać, że polski rząd przeznacza znaczne środki własne na rozwój infrastruktury drogowej.

Podsumowując, popieram stanowisko rządu w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Nie widzę. Czy pan minister chciałby się odnieść do wystąpienia posła sprawozdawcy?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Nie, bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Jeśli tak, to proponuję przyjęcie następującej konkluzji: **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. dokument o sygnaturze COM(2018) 274 – wersja ostateczna oraz odnoszący się do niego projekt stanowiska rządu. Komisja podzieliła stanowisko rządu odnoszące się do tego dokumentu.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła powyższą konkluzję. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt III.

Przechodzimy do pkt IV, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2018/858 oraz uchylającego rozporządzenia: (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 (COM(2018) 286 – wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska rządu Rzeczypospolitej Polskiej. Rząd jest reprezentowany przez pana ministra Marka Chodkiewicza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, w związku z postępem technologicznym w celu zmniejszenia liczby ofiar wypadków w ruchu drogowym i lepszej ochrony uczestników tego ruchu zaistniała konieczność zastąpienia i dostosowania niektórych obecnie obowiązujących unijnych aktów prawnych, tj. rozporządzeń w sprawie ochrony pieszych, w sprawie bezpieczeństwa ogólnego i w sprawie silników wodorowych do obowiązujących aktualnie standardów. To właśnie ma na celu przedstawiany wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego. Wspomniany wniosek określa szczegółowe wymogi w zakresie: homologacji typu pojazdów oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zaprojektowanych i zbudowanych dla tych pojazdów w odniesieniu do ich ogólnej charakterystyki bezpieczeństwa oraz ochrony osób uczestniczących w ruchu drogowym; monitorowania ciśnienia w oponach w celu zwiększenia bezpieczeństwa, ale także w celu poprawy efektywności paliwowej i zmniejszenia emisji dwutlenku węgla oraz homologacji typu nowo wyprodukowanych opon w odniesieniu do ich bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej.

Strona polska wyraża poparcie dla proponowanych zmian, ale z uwzględnieniem pewnych uwag. W miarę możliwości polski rząd będzie zmierzał do uwzględniania procedury wydawania aktów wykonawczych w miejsce przyjmowania aktów delegowanych przez Komisję praktycznie w każdym przepisie projektowanego rozporządzenia, w którym występuje konieczność późniejszego doprecyzowania przepisów. Naszym zdaniem państwa członkowskie powinny posiadać większy wpływ na kształt tych przepisów i dlatego opowiadamy się za aktami wykonawczymi, a nie za aktami delegowanymi. Po drugie, będziemy zabiegać o doprecyzowanie stosowalności pojazdów autonomicznych w kontekście konieczności kierowania pojazdem przez człowieka. Proponowane przepisy obejmują przejmowanie kontroli nad pojazdem przez sam pojazd jako taki. Należy wyraźnie dookreślić, na jakich warunkach taki proces ma się odbywać, żeby zapewnić bezpieczeństwo w ruchu drogowym. I wreszcie po trzecie, wystąpimy o opracowanie przepisów przejściowych oraz dat dopuszczania pojazdów na zrównoważonych zasadach, które nie będą krzywdzące dla producentów na rynku motoryzacyjnym. Wynika to z faktu, że projektowane rozporządzenie wprowadzi do obowiązkowego stosowania cały szereg nowych rozwiązań technologicznych, które będą wymagać od producentów odpowiedniego dostosowania linii produkcyjnych.

Podsumowując, należy stwierdzić, że projektowane rozporządzenie stanowi akt regulacyjny do celów procedury unijnej określonej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/858, w którym zostały ustanowione przepisy administracyjne i wymogi techniczne dotyczące homologacji nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Sprawozdawcą Komisji do tego dokumentu jest pan poseł Cezary Tomczyk. W imieniu posła sprawozdawcy głos zabierze poseł Piotr Cieśliński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Piotr Cieśliński (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, bardzo się cieszę, że akurat mi przypadło w udziale zastąpienie posła Tomczyka, albowiem jako przewodniczący podkomisji stałej do spraw polityki rozwoju inteligentnych miast i elektromobilności z satysfakcją odnotowuję propozycje, które są zawarte w omawianym dokumencie. Jak najbardziej je podzielam i zgadzam się z treścią przedmiotowego dokumentu. Wszystko wskazuje na to, że przyszłość będzie należała do aut autonomicznych, o których jest mowa, napędzanych wodorem, bynajmniej nie do tzw. elektryków. Na margi-

nesie mówiąc, w mojej ocenie samochody o napędzie elektrycznym to jedynie etap przejściowy. Przy okazji chcę powiedzieć, że jednak mimo wszystko gorąco kibicuję zamiarom polskiego rządu w zakresie elektromobilności. W 2025 r. ma podobno poruszać się po naszych drogach milion samochodów elektrycznych. Oby tak się stało.

Wracając do stanowiska w sprawie przedmiotowego dokumentu, chcę powiedzieć, że zgadzam się z nim w następujących kwestiach. Po pierwsze, jeśli chodzi o uwzględnienie, w miarę możliwości, procedury wydawania aktów wykonawczych w miejsce przyjmowania aktów delegowanych przez Komisję. Chodzi o projektowane przepisy rozporządzenia, w których mówi się o konieczności późniejszego doprecyzowania przepisów, na przykład w sytuacji gdy chodzi o doprecyzowanie stosowalności pojazdów autonomicznych w kontekście kierowania pojazdem przez człowieka, opracowania przepisów przejściowych oraz dat dopuszczania pojazdów na zrównoważonych zasadach, które nie będą krzywdzące dla producentów funkcjonujących na rynku motoryzacyjnym. Opinia Biura Analiz Sejmowych stwierdza, iż drastycznie mogą wzrosnąć koszty zakupu pojazdów, co wynikałoby z konieczności uruchomienia nowych linii produkcyjnych. Moim zdaniem tego rodzaju obawy nie są do końca uzasadnione, albowiem jak pokazuje doświadczenie, jakość aut i ich wyposażenie stopniowo cały czas się poprawiają, a mimo to cena produktu finalnego pozostaje na niemal niezmienionym poziomie. Podobnie jest zresztą także z innymi tzw. cudami techniki.

Najważniejsze jest bezpieczeństwo i co do tego nie ma wątpliwości. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, to pod tym względem wleczemy się na szarym końcu Unii Europejskiej. Z unijnych statystyk wynika, że pod tym względem nic się nie poprawiło od 2013 r., jeśli chodzi o liczbę śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Niestety w tej niechlubnej statystyce Polska jest na pierwszym miejscu. Myślę, że już najwyższy czas poprawić te statystyki, ale to temat na zupełnie inną okazję.

Jeżeli chodzi o wprowadzenie w pojazdach systemów poprawiających bezpieczeństwo, to musimy koncentrować się przede wszystkim na wdrożeniu systemu 5G, bo to właśnie on umożliwia stworzenie mapy czujników reagujących na zachowania kierowcy. Monitorowanie senności kierowcy i poziomu rozproszenia jego uwagi to jednak jeszcze bardzo daleka przyszłość. Te zagadnienia pozostają ciągle, z tego co mi wiadomo, w sferze testów. Informacja na ich temat w kontekście omawianego rozporządzenia jest chyba na wyrost.

Doprecyzowania wymaga kwestia prywatności i bezpieczeństwa gromadzonych danych, zwłaszcza w kontekście RODO. Wszystko w tym zakresie można jednak wynegocjować i poprawić.

W mojej ocenie rozpatrywany dokument zasługuje na poparcie Komisji i powinien zostać jak najszybciej wdrożony. Konieczny jest monitoring prac, ale warto także od czasu do czasu wybiec nieco do przodu w stosunku do innych krajów Unii. Nie do końca podzielam więc niektóre nieco sceptyczne uwagi na temat dokumentu zawarte w opinii BAS. Rekomenduję zatem Wysokiej Komisji, powtórzę to raz jeszcze, poparcie tego dokumentu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Nie widzę. Czy pan minister chciałby się odnieść do stanowiska posła sprawozdawcy?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Nie, panie przewodniczący, dziękuję.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Wobec tego proponuję przyjęcie następującej konkluzji: **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. dokument o sygnaturze COM(2018) 286 – wersja ostateczna oraz odnoszący się do niego projekt stanowiska rządu. Komisja podzieliła stanowisko rządu odnoszące się do tego dokumentu.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła powyższą konkluzję. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt IV.

Przechodzimy do pkt V, czyli rozpatrzenia w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. wniosku w sprawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady

w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2018) 277 – wersja ostateczna) i odnoszącego się do niego projektu stanowiska rządu. Rząd w tej sprawie jest reprezentowany przez pana ministra Marka Chodkiewicza, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stanowiska.

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w opinii rządu Rzeczypospolitej Polskiej polski system prawny w porównaniu do rozwiązań zaproponowanych w rozporządzeniu zapewnia możliwość znacznie sprawniejszego przygotowania inwestycji z zakresu sieci bazowej TEN-T. Tym samym wprowadzenie zaproponowanych zmian może mieć potencjalnie negatywny wpływ na tempo przygotowania wyżej wymienionej inwestycji, szczególnie jeśli chodzi o inwestycje drogowe i kolejowe. Przepisy Unii Europejskiej powinny pozostawiać państwom członkowskim swobodę co do wdrożenia zaproponowanych rozwiązań.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej wyraża wątpliwość wobec uzasadnienia dla powoływania jednego wspólnego organu odpowiedzialnego w całości za koordynację procesu inwestycyjnego dla projektu. Obawa wynika z faktu, że tak daleko idąca zmiana ingerująca w kompetencje organów i jednostek administracji samorządowej i rządowej może wywołać chaos organizacyjny i utrudnić realizację inwestycji infrastrukturalnych, w tym na sieci bazowej TEN-T.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej wyraża również wątpliwości co do koncepcji jednej kompleksowej decyzji administracyjnej. Obecnie funkcjonuje szereg decyzji, co jest spowodowane podziałem kompetencji administracyjnych i wydawaniem decyzji na różnym etapie zaawansowania przygotowania projektu. Należy podkreślić, że wydawanie decyzji, na przykład lokalizacyjnej, pozwolenia na budowę itd. przez jeden organ ma obecnie miejsce w przypadku inwestycji kolejowych – tym organem jest wojewoda – oraz inwestycji drogowych, gdzie składane są wnioski przez inwestora także do wyżej wymienionego organu. Jednakże konieczność przeprowadzenia postępowania w zakresie oceny oddziaływania na środowisko, a także uzyskania innych pozwoleń, na przykład wodnoprawnych, wymaga już wydania właściwych decyzji innych kompetentnych w tym zakresie organów, które odpowiadają w tym obszarze za ocenę i weryfikację wniosków inwestora. Wprowadzenie dalej idącej centralizacji procesu przez umożliwienie składania i rozpatrywania wniosków inwestorów oraz wydawania lub akceptacji wszystkich wymienionych wyżej decyzji dotyczących projektów inwestycyjnych przez jeden organ w systemie polskim dodaje jedynie kolejny etap do procesu administracyjnego, co skutkować będzie wydłużeniem czasu i skomplikowaniem całej procedury uzyskania odpowiedniej decyzji zezwalającej na realizację inwestycji.

Należy jednak podkreślić, że co do zasady kwestia uregulowania procesu inwestycyjnego w zakresie projektów transgranicznych wydaje się być słuszna. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń rząd Rzeczypospolitej Polskiej widzi zasadność wypracowania wspólnych standardów europejskich usprawniających realizację inwestycji na styku granic dwóch lub więcej państw członkowskich.

W zakresie zapisów rozporządzenia dotyczących proponowanego ustanowienia jednego właściwego organu wydającego pozwolenie na realizację inwestycji rząd Rzeczypospolitej Polskiej będzie dążyć do tego, aby zakres kompetencji tego organu odzwierciedlał już istniejące w polskim prawodawstwie rozwiązania w zakresie przygotowania inwestycji i nie wpływał negatywnie na tempo przygotowania inwestycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Sprawozdawcą do tego dokumentu jest pan poseł Łukasz Rzepecki. Bardzo proszę pana posła o zabranie głosu.

Poseł Łukasz Rzepecki (Kukiz15):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, szanowny panie ministrze, omawiana inicjatywa stanowi część trzeciego pakietu strategii „Europa w ruchu", przy pomocy którego realizowana jest nowa strategia dotycząca polityki przemysłowej, z września 2017 r. Został on opracowany w celu uzupełnienia procesu umożliwienia zjed-

noczonej Europie czerpania korzyści z modernizacji mobilności. Celem tej polityki jest sprawienie, żeby mobilność europejska była bezpieczniejsza i bardziej dostępna, a przemysł europejski bardziej konkurencyjny. Do osiągnięcia powyższych celów w znacznej mierze przyczyniają się inwestycje w infrastrukturę transportową. Chodzi o rozwój transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T określonej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, mającej w zamierzeniu stanowić ogólnoeuropejski system transportowy łączący najważniejsze ośrodki gospodarcze Unii Europejskiej i zapewniający dostępność i łączność wszystkich regionów we Wspólnocie. Może ona stanowić także dodatkowy impuls dla stymulowania bieżącego wzrostu gospodarczego.

W opinii Komisji Europejskiej na realizację projektów dotyczących sieci TEN-T mają wpływ nie tylko ograniczone środki finansowe, ale także złożone procedury administracyjne i niepewność regulacyjna, co może prowadzić do zwiększenia kosztów i pojawiania się opóźnień. Celem rozpatrywanego wniosku jest ograniczenie ewentualnych opóźnień, jakie mogą powstać podczas realizacji projektów na sieci TEN-T. Zgodnie z zapisami projektu rozporządzenia przewiduje się termin trzech lat dla procedury wydawania pozwoleń na realizację inwestycji. Dokument ma na celu również zwiększenie przejrzystości procesów inwestycyjnych oraz procedur związanych z wydawaniem pozwoleń i realizacją zamówień publicznych. Inicjatywa Komisji Europejskiej przewiduje umożliwienie systematycznego stosowania jednolitych ram w przypadku projektów transgranicznych realizowanych przez wspólny podmiot, chyba że uczestniczące państwa członkowskie zdecydują inaczej.

Komisja Europejska szacuje, że przyjęcie rozporządzenia pozwoli na osiągnięcie następujących korzyści: oszczędność czasu – oczekuje się, że procedury wydawania zezwoleń będą trwały maksymalnie trzy lata, co oznacza znaczną poprawę w stosunku do sytuacji obecnej; oszczędność kosztów – szacuje się, że będzie to ponad 5 mld euro związanych z kosztami użytkownika, 84% łącznych inwestycji bazowych w sieć TEN-T nie zostanie zrealizowanych przed 2025 r.; ograniczenie wpływu transportu na otoczenie – ma zostać zaoszczędzonych 700 mln euro z tytułu emisji CO_2, redukcji hałasu, zanieczyszczenia powietrza, zagęszczenia ruchu i mniejszej liczby wypadków. Ograniczenie emisji CO_2 szacuje się na 2686 tys. ton, które nie zostaną wyemitowane w latach 2018–2030. Oszczędności netto z tego tytułu dla organów publicznych szacuje się na ok. 150 mln euro.

W mojej ocenie warto jednak podzielić stanowisko rządu, o którym wspomniał pan minister, a mianowicie, że wprowadzenie zaproponowanych zmian może odbić się negatywnie, na tempie przygotowania wymienionej wyżej inwestycji, zwłaszcza jeżeli chodzi o inwestycje drogowe. Przepisy unijne powinny pozostawiać państwom członkowskim swobodę w kwestii wdrożenia zaproponowanych rozwiązań. Ważne jest także, że rząd wyraża wątpliwość w kwestii uzasadnienia dla powoływania jednego wspólnego organu odpowiedzialnego w całości za koordynację procesu inwestycyjnego dla projektu. Słuszna jest w mojej ocenie obawa, że tak daleko idąca zmiana ingerująca w kompetencje organów jednostek administracji samorządowej i rządowej może wywołać chaos organizacyjny i utrudnić realizację inwestycji infrastrukturalnych, w tym na sieci bazowej TEN-T. Zgadzam się ze stanowiskiem rządu, który wyraża wątpliwość odnośnie koncepcji jednej kompleksowej decyzji administracyjnej. Problematyczna również byłaby sytuacja, kiedy do wydania kompleksowej decyzji będzie wymagane przedstawienie na przykład pozwoleń na budowę do projektów budowlanych, podczas gdy inwestycja znajduje się dopiero na wczesnym etapie przygotowania, czyli na etapie uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Stworzenie tego rodzaju regulacji może utrudnić proces inwestycyjny i przyczynić się do opóźnień w realizacji inwestycji. Rząd zwraca także uwagę na fakt, że zaproponowane w projekcie rozporządzenia niedoprecyzowane rozwiązania prawne w zakresie przeprowadzenie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko mogą powodować wątpliwości i utrudniać realizację inwestycji. Warto ponadto podkreślić, że przyjęcie zaproponowanych zmian legislacyjnych skutkować będzie zmianami prawa w każdym obszarze związanym obecnie z realizacją procesu inwestycyj-

nego, szczególnie w zakresie przepisów dotyczących pozwolenia na budowę, planowania inwestycyjnego i specustaw regulujących poszczególne rodzaje inwestycji. W związku z ryzykiem opóźnienia inwestycji zlokalizowanych na sieci TEN-T projekt rozporządzenia może negatywnie wpłynąć na przyszły rozwój gospodarczy. Wprowadzenie rozwiązań zaproponowanych przez Komisję Europejską w sytuacji, kiedy w polskim systemie prawnym istnieją już odpowiednie regulacje gwarantujące sprawną realizację inwestycji drogowych, w tym na sieci TEN-T, może de facto oznaczać ich spowolnienie. Pociągnie to za sobą negatywne skutki finansowe dla przedsiębiorców inwestujących na sieci TEN-T, w tym także i dla budżetu państwa.

Co do zasady kwestia uregulowania procesu inwestycyjnego w zakresie projektów transgranicznych wydaje się być jednak słuszna. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń rząd Rzeczypospolitej Polskiej uznaje zasadność wypracowania standardów europejskich usprawniających realizację inwestycji na styku granic dwóch lub więcej państw członkowskich. Skoordynowany rozwój TEN-T w celu ułatwienia przepływu transportu w ramach jednolitego rynku europejskiego oraz wsparcia gospodarczej, społecznej i terytorialnej spójność Unii wymaga podjęcia odpowiednich działań na szczeblu unijnym. Obecnie w państwach członkowskich procedury wydawania pozwoleń są bardzo zróżnicowane, jeśli chodzi o liczbę pozwoleń i niezbędnych decyzji, które trzeba uzyskać. Utrudnia to synchronizację rozwoju sieci. Sieć TEN-T nie może funkcjonować we właściwy sposób jako całość, a tym samym przynosić korzyści na szczeblu unijnym, dopóki nie zostaną ukończone wszystkie jej elementy.

W ocenie Biura Analiz Sejmowych przedłożony dokument nie budzi wątpliwości pod względem zgodności z zasadą pomocniczości. Podzielam opinię polskiego rządu na temat tego dokumentu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy są pytania? Nie widzę. Czy pan minister chciałby zabrać głos?

Podsekretarz stanu w MI Marek Chodkiewicz:

Nie, bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Lech Kołakowski (PiS):

Proponuję zatem przyjęcie następującej konkluzji: **Komisja rozpatrzyła w trybie art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 8 października 2010 r. dokument o sygnaturze COM(2018) 277 – wersja ostateczna oraz odnoszący się do niego projekt stanowiska rządu. Komisja podzieliła zastrzeżenia rządu odnoszące się do tego dokumentu.** Czy jest sprzeciw? Nie widzę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła powyższą konkluzję. Na tym zamykam rozpatrywanie pkt V.

Przechodzimy do pkt VI – sprawy bieżące. Następne posiedzenie Komisji odbędzie się jutro o godzinie 12.00 w sali konferencyjnej. Czy ktoś z członków Komisji chciałby zabrać głos w sprawach bieżących? Nie widzę. Na tym kończymy rozpatrywanie pkt VI. Stwierdzam, że porządek dzienny posiedzenia został wyczerpany. Protokół przebiegu obrad zostanie wyłożony do przejrzenia w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Zamykam posiedzenie Komisji.